Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok VII. Warszawa, 1 lutego 1926 roku. Nr. 3.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

OD REDAKCJI.

Numer niniejszy wychodzi z 10-ciodniowem opóźnieniem spowodowanem przez nas rozmyślnie w związku z ostatnimi wypadkami w sprawie godzinowo-kilometrowego. Następny numer ukaże się regularnie w dn. 15 lutego r. b.

NA ŚLISKIEJ DRODZE.

Trudno nam samym zliczyć, ile już razy w ciągu 7-mio letniego istnienia naszego Związku zajmowaliśmy się sprawą naszych poborów ubocznych. Nieszczęsna ta sprawa nie może zejść z porządku dziennego naszych prac i zmagań, zapełnia ustawicznie szpalty naszego czasopisma. Za czasów markowych walczyliśmy codziennie nieomal o podwyższenie deprecjonujących się stawek — odkąd zaś waluta nasza ustaliła się jako tako, zmuszeni jesteśmy ustawicznie do oporu przeciwko próbom obniżki zarobków. Czterokrotnie w ciągu ubiegłego roku powtarzały się ataki na wysokość t. zw. godzinowo-kilometrowego. Ale te czterokrotne ataki to tylko momenty szczytowego napięcia w akcji, którą prowadzono przeciwko nam stale, bezustannie, dzień po dniu i na wszystkie fronty. Kto w tej walce nie brał udziału?... Widzieliśmy w szeregach atakujących i inżynierów kolejowych i smarujących zwrotnice „urzędników" z Żuka, popisywał się i p. Nowaczyński w „Gazecie Porannej" i p. Michalski w Poznaniu, pisał brukowy „Kurjerek Krakowski", pisała i Najwyższa Izba Kontroli w urzędowych sprawozdaniach, mówiono na wiecach ciemnych i zacofanych mas w Laskowicach i na plenum Sejmu suwerennego Rzeczypospolitej, chwytał się tej sprawy i urzędniczy minister p. Tyszka i koalicyjny robotniczy minister p. Chądzyński. Cała galerja postaci, typów, przeróżne umysłowości, rozmaite światopoglądy. A wszystko to z podejrzaną wielce jednomyślnością i zgodą rzuca się ławą na... godzinowo-kilometrowe, które w ciężkim i ofiarnym trudzie zarabiają maszyniści kolejowi. Możnaby pomyśleć, że chodzi tu o zasadniczy, walny atak na jakąś uprzywilejowaną kastę, na jakąś groźną potęgę, na jakąś grupę tuczącą się krzywdą powszechną. Nie — tu chodzi o 150 czy 200 złotych, wypłacanych maszynistom za to, iż pełnią swą służbę po za domem, dniem i nocą, i w mróz i w gorąco, i w deszcz i w skwar, za to, że zmuszeni są wytężać wszystkie swoje siły i całą uwagę, aby należycie sprostać swoim ciężkim zadaniom, aby doprowadzić cało na miejsce przeznaczenia drogi tabor, drogocenne towary i jeszcze droższe zdrowie i życie ludzkie. Atak rozpoczął się u tych, których nie stać wprawdzie na rozsądek —ale stać za to na nieartykułowane uczucia — na zazdrość. Spotęgował się w perfidnej i obłudnej polityce administracji, a rozpowszechnił się z prostego powodu. W Polsce o jeden rodzaj ludzi najłatwiej — o gapiów. Wystarczy stanąć na ulicy i wskazać ręką na niebo, aby po chwili stały już na tym miejscu tłumy i ciekawie spoglądały tam, gdzie oczywiście nic dojrzeć nie można. W braku własnych ludzie kierują się cudzemi myślami nie zadając sobie trudu zbadać ich sens i ich uzasadnienie. Na donośny choć fałszywy bek jednego barana, zabeczało ich tysiące...

Ministerstwo Kolei ma w tej smutnej sprawie swoją mało chlubną kartę. Są w niem na kompetentnych miejscach jednostki, dla których obniżenie godzinowo-kilometrowego jest myślą natrętną, snującą się w niezliczonych warjantach po ich głowach. Są w niem ludzie, którzy, jeśli sądzić z gór zapisanego papieru, które na własne oczy oglądaliśmy, chyba nic innego nie robią, jak tylko piszą coraz to nowe projekty godzinowo-kilometrowego, kilometrowo-godzinowego, dniówkowo-kilometrowego, kilometrowo-dniowego i tak dalej, ściśle według reguł matematycznego rachunku kombinacji.

Niedawniej, jak 4 miesiące temu, przeżywaliśmy jeden z szczytowych punktów tej kampanji. Cierpliwość nasza już wówczas wyczerpała się do szczętu. Zmuszeni byliśmy zagrozić strajkiem. Ówczesny Rząd cofnął się. Sądziliśmy, że na czas dłuższy będziemy mieli spokój. Nieszczęsna ta sprawa kosztuje nas bowiem już tyle wysiłków i tyle nerwów, pochłonęła już tyle naszej energji, tyle papieru i atramentu, że doprawdy czas już byłby najwyższy, aby raz zeszła z porządku dziennego. Oświetlaliśmy już tę sprawę z tylu rozmaitych punktów widzenia, odpowiadaliśmy już na tyle rozmaitych mądrych i głupich kombinacji, że nie mamy wprost odwagi w tej chwili dodawać cośkolwiek do naszych wielokrotnych w tej sprawie wywodów.

Nie długo jednak dane nam było cieszyć się jaką taką „pieredyszką" w naszej ustawicznej walce o godzino-kilometrowe. W ślad za załamaniem się złotego, w ślad za upadkiem Rządu Wł. Grabskiego, poszły znane czytelnikom naszym z łamów „Maszynisty" sanacyjne zarządzenia koalicyjnego Rządu. Koalicja rządowa, mieszcząca w swoim składzie także reprezentantów stronnictw robotniczych zaczęła uzdrawiać życie gospodarcze i finansowe Państwa przez redukcję poborów pracowniczych. Początkowo miało to być częścią szerokiego i pięknie na papierku wyglądającego planu: redukcja poborów pracowniczych, zmniejszenie wydatków na wojsko, energiczne ściągnięcie podatków i t. d. Zanosiło się na kampanję wielką, na nowy wspólny front zgody narodowej w obronie przed wewnętrznem niebezpieczeństwem. Skończyło się na pracownikach i na szkolnictwie. Wojska ruszać nie można, bo „obrona narodowa" zagrożona no i... Anglja nie pozwala potrosze. Podatków ściągnąć nie można, bo zbankrutowane „sfery gospodarcze" nie mają z czego płacić kosztów

szalonego karnawału w Zakopanem — zresztą dowiodły nie słowem lecz czynem, że podatków płacić nie mogą i basta. A P. Zdziechowski ma czułe, bardzo czułe serce dla pp. kapitalistów, ma duszę wrażliwą na ich niedolę. A w koalicyjnym rządzie są wielcy i wpływowi rzecznicy tych, w których interesie leży w pierwszej linji sanacja, które z niej mają korzystać, a które w niczem się do niej przyczynić nie chcą. W koalicyjnym rządzie zasiadają wybrańcy sfer gospodarczych, wywindowani na fotele poselskie za podatki „od morga“ zbierane od obszarników, zasiadają ci, którzy swoim protektorom i chlebodawcom krzywdy uczynić nie dadzą. Czułe jest ucho p. Zdziechowskiego na „nędzę“ i „wyniszczenie“ sfer gospodarczych, ale nie chwyta jęków niedoli ze strony szerokiej rzeszy nędzarzy, zwanych pracownikami państwowymi. Pan Zdziechowski zamyka swoje drzwi, zakazuje przyjmować reprezentantów pracowniczych organizacji. Po co sobie psuć humor narzekaniami głodnych i pokrzywdzonych?

Znieśliśmy z bolesną rezygnacją, z zaciśniętymi ustami obniżkę naszych poborów stałych. Zniesiono wskaźnik, obniżono pensje. Pozornie na 3 miesiące. Jeszcze jedna ofiara, może tysiączna z kolei na ołtarzu dobra Ojczyzny. Nie protestowaliśmy. Nie było wśród nas nawet odruchów protestu. Myśleliśmy znowu, że na tem koniec.

Jednakże i to za mało. Oto na załatanie dziur w ogólnym budżecie Państwa, dziur powstałych przez to, iż klasy posiadające za zgodą Rządu nie zapłaciły podatku — trzeba wydusić z przedsiębiorstw państwowych ile się tylko da. Trzeba, aby te przedsiębiorstwa dawały zyski, jaknajwiększe zyski, obojętne jak i czyim kosztem, byle zyski, byle p. Zdziechowski dostał swoje 72 miljony, których mu niezbędnie potrzeba. Tam, gdzie chodziło o opodatkowanie pośrednie mas, tam gdzie sanacja odbyć się może kosztem najbiedniejszych, sprawa była stosunkowo łatwa. Nie zawahano się ani jednej chwili: podwyższono ceny zapałek, papierosów, tytoniu. Ale w „przedsiębiorstwie“ kolejowem było nieco trudniej. Podnosić nie wolno nic, bo podwyżki taryf płaci nie robotnik, nie proletarjusz, nie inteligent głodujący, nie pracownik państwowy, ale wysokie i nietykalne sfery gospodarcze. Nie wolno zatem podnosić taryf. Przeciwnie, należy nie tylko utrzymać istniejące już deficytowe taryfy, dla eksportu, ale trzeba ponadto wprowadzić dalsze ulgi taryfowe, „aby sferom gospodarczym umożliwić przetrwanie ciężkiego okresu przesilenia gospodarczego“. I to jedyne w swoim rodzaju „przedsiębiorstwo“, przewożące poniżej ceny kosztu węgiel, drzewo i rumuńskie makuchy do Gdańska, polskie świnie do Czech, szwedzką rudę żelazną, polski ołów, angielską bawełnę, tam i z powrotem—ten zakład dobroczynności publicznej, kierujący się nakazami chrześcijańskiej miłości bliźniego i pomagający zbożnie życiu gospodarczemu do przetrwania kryzysu — ma dawać zyski. Ma się rozpocząć „sanacja“ gospodarki tego „przedsiębiorstwa“. Wołają o nią rozliczne znachory z żelaznymi miotłami, wymiatającemi wszystko z wyjątkiem kieszeni swoich wynalazców, gardłują za tą sanacją kolejnictwa liczni rycerze przemysłu, łowcy łatwych zarobków, oczekujący powrotu dawnych dobrych czasów, kiedy to Państwo budowało im fabryki, płaciło koszta produkcji, przewoziło za darmo towary i przyozdabiało ich zagraniczne dolarowe i szterlingowe konta dzień po dzień w piękne i okrągłe cyferki. I głosy te doszły do miejsca właściwego. W myśl tej recepty koalicyjny Minister Kolei, przywódca stronnictwa robotniczego, patron ruchu zawodowego, walczącego niejednokrotnie strajkiem o poprawę bytu — zabrał się do sanacji przedsiębiorstwa kolejowego. Na początku zgodził się na ogólną obniżkę poborów stałych pracowników kolejowych, potem obniżył taryfy, by pomóc życiu gospodarczemu, a potem, jako pierwszy akt sanacyjny — postanowił obciąć pobory maszynistom i konduktorom za czas spędzony w służbie.

Widowisko to rzeczywiście niesłychane. Już nie dlatego, że to „przedsiębiorstwo“ dziwnego autoramentu jest bodaj jedynem, które swoją „sanację“ zaczyna od obniżki poborów, ale przedewszystkiem dlatego, iż podejmuje się takiej sanacji Minister, którego światopogląd znamy, którego słowa, mocne i ostre, słowa bojownika o dobro klasy pracującej jeszcze nam dotąd brzmią w uszach. Coś tutaj nie jest w porządku. Coś się tutaj popsuło. Czyżby towarzystwo, zasiadające w Rządzie koalicyjnym aż tak fatalny wpływ miało na umysłowość poszczególnych jednostek, które skazane zostały na piastowanie wysokiej godności członka Rządu z ramienia partji robotniczej?

Cokolwiek jednak się stało, nie nasza rzecz dociekać. Nie jest również naszą rzeczą wdawać się na tem miejscu w szczegółowy rozbiór przyczyn obecnego smutnego stanu finansowego naszego Państwa. Nie zamierzamy tutaj uzasadniać naszych zapatrywań na smutną rolę, jaką odgrywają stronnictwa robotnicze w obecnym rządzie koalicyjnym. Naszą natomiast rzeczą jest powiedzieć wyraźnie komu należy, co myślimy, jako maszyniści, co myślimy jako ich związek i reprezentanci ich interesów, o najnowszym ministerjalnym projekcie obniżenia godzinowo-kilometrowego i o tendencjach Rządu, zmierzających za wszelką cenę do obniżenia naszych zarobków. Odpowiedź nasza musi być zdecydowanie odmowną. Naszych zarobków dobrowolnie obniżyć nie pozwolimy.

Zdajemy sobie dobrze sprawę z całej wagi słów dopiero co wypowiedzianych. Wiemy, iż oznaczać one mogą walkę, że doprowadzić one mogą do zatrzymania ruchu kolejowego. Ruch ten my mamy w ręce i od nas zależy jego sprawność i jego istnienie. Możemy koleje unieruchomić — i winniśmy dodać, że nie zawahamy się tego uczynić w obronie naszych zarobków, w obronie naszego stanu posiadania. Radziliśmy długo nad tem, co oświadczyliśmy przed chwilą, szukaliśmy długo w sumieniach naszych argumentów, które nam zezwoliły pójść po linji życzeń Ministerstwa. Bo zdajemy sobie sprawę z całej powagi sytuacji, z wszystkich konsekwencji, które ze stanowiska naszego wypłynąć mogą. Ale argumentów takich nie znaleźliśmy. Dlatego odpowiedź nasza wypadła tak a nie inaczej. Poszliśmy na ustępstwa do ostatecznych granic naszej możliwości. Wbrew samym sobie z ciężkim trudem wymusiliśmy te ustępstwa na naszych członkach i ofiarowujemy Rządowi, ofiarowujemy Państwu tyle, ile ofiarowali dobrowolnie, ci, którzy za jego losy są jedynie i wyłącznie odpowiedzialni. Ale dalej nie pójdziemy ani kroku.

Zdajemy sobie jaknajdokładniej sprawę z położenia i z okoliczności, które towarzyszą naszym decyzjom. Znamy dobrze swoją siłę i swoje braki organizacyjne, wiemy, iż niestety opinja sfer pracowniczych, opinja nawet pracowników kolejowych nie dojrzała jeszcze na tyle, aby nas mogła zrozumieć. Wiemy, iż będą tacy, co nie zechcą „utrącać swojego Ministra“ i tacy, co nie zechcą rzucać kłód pod nogi temu rządowi, w którym mają swoich rzeczników i reprezentantów. Wiemy, iż będą i tacy, którzy zechcą na naszym konflikcie zarobić czy to organizacyjnie, czy w inny sposób. Liczymy się z tem, że będziemy sami i że nikt nam w pierwszej chwili nie zechce podać ręki. Ale nie zawahamy się nawet w tych warunkach spełnić naszego obowiązku. I wobec nas samych i wobec całego polskiego stanu pracowników państwowych. Będziemy pierwsi, którzy nie dadzą się z baranim spokojem zarzynać. I choć nas szerokie masy w pierwszej chwili zrozumieć może nie zdołają, — winni nas zrozumieć i przyznać nam rację choćby tylko w ciszy własnego sumienia przywódcy tych mas. Powinien nas zrozumieć i p. Minister Chądzyński może nie jako Minister, ale jako przywódca robotniczej partji. Stoimy w tej chwili wobec powagi naszej decyzji na czele pracujących mas. Nasza klęska będzie klęską wszystkich, nasze zwycięstwo będzie zwycięstwem ogólnej sprawy. Nie broni i nie popiera nas żadna partja, ale też żadna partja nie krępuje naszych ruchów. A oprócz wrogów mamy także i sprzymierzeńców. Sprzymierzeńcem naszym jest dotkliwe poczucie krzywdy we wszystkich warstwach świata pracy, jest głuchy, a już groźny pomruk niezadowolenia dający się słyszeć we wszystkich stron. Rząd stoi jeszcze, ale jest podobny do owego kolosa z biblijnego proroctwa, który ma kadłub z koalicyjnej stali, a nogi z pospolitej gliny... Mamy jeszcze innych sprzymierzeńców, ale tych lepiej nie wywoływać z mrocznych zaułków, z cienia, w którym się kryją...

Trudno nam uwierzyć, aby p. Minister Kolei zechciał naśladować p. Nosowicza. Ani na chwilę nie przypuszczamy, ażeby zdobył się na szalony krok zlekceważenia naszego protestu.

Daliśmy wyraz naszej ustępliwości, ponieść chcemy dobrowolne ofiary. Więcej nie damy. Od Rządu zależy w tej chwili dalszy bieg wypadków. W jego ręce leży może w związku z tą sprawą coś więcej: losy kraju... Dlatego apelujemy do rozwagi. do ustępliwości. Nie chcemy zamieszek, dalecy jesteśmy od chęci szerzenia zamętu, ale dalszych ofiar ponieść nie jesteśmy w stanie. Machina państwowa, dzięki stanowisku Rządu, toczy się po śliskiej i pochyłej drodze, brnie po grzązkiem bagnie fałszywych kompromisów i niebezpiecznych ustępstw. Nie myśmy tę sytuację wytworzyli i nie w naszej leży mocy wyprowadzić Państwo na twardą i równą drogę. My mamy w tej chwili jeden obowiązek i jedno święte prawo: bronić się przed krzywdą wszystkimi środkami, którymi dysponujemy. Obowiązek ten wypełnimy w razie potrzeby ze stanowczością i spokojnem sumieniem. Bowiem odpowiedzialność spadnie nie na nas, ale na tych, którzy nie usłuchali głosów przestrogi.

Dnia 29 stycznia r. 1926 M. K. doręczyło naszemu Związkowi projekt Rozporządzenia R. M. o dodatkach za czas spędzony w służbie na parowozie. Prezydjum Związku zwołało na dzień 3 lutego nadzwyczajne plenarne posiedzenie Zarządu głównego, który w całodziennych obradach zastanawiał się nad sytuacją i obradował nad stanowiskiem jakie należało zająć wobec tego projektu. W rezultatach obrad Zarząd główny postanowił odrzucić dyskusję nad projektem i domagał się utrzymania istniejącego stanu rzeczy. Licząc się jednak z katastrofalnem położeniem finansowem Państwa w chwili obecnej Zarząd postanowił celem zamanifestowania gotowości maszynistów do poniesienia ofiar na rzecz Skarbu Państwa, zgodzić się na przeciąg trzech miesięcy na potrącenie z zarobków godzinowych i kilometrowych 6 proc. na rzecz sanacji skarbu. Ponadto Zarząd postanowił z powyższych względów nie domagać się ani należnej podwyżki, wynikającej ze wzrostu drożyzny, ani też podniesienia mnożnej zmniejszonej dla godzinowo-kilometrowego o 2 grosze jeszcze od lipca 1925 roku.

Wreszcie postanowiono domagać się zupełnego zniesienia na stałe dodatkowego wynagrodzenia za nadliczbowe godziny i kilometry.

Powyższe ustępstwa, sięgające możliwie jaknajdalej, uznane zostały za maksymalne. O dalszych ustępstwach z naszej strony mowy być nie może. Poniżej podajemy treść projektu ministerjalnego oraz dosłowny tekst memorjału wniesionego w odpowiedzi na projekt do M. K. Wobec powagi sytuacji, która doprowadzić może do nader poważnych konsekwencyj — wzywamy wszystkie koła i okręgi do intensywnej pracy organizacyjnej i uświadamiającej. Być może, iż przyjdzie nam stoczyć walkę o naszą egzystencję. Do tej walki musimy być jaknajlepiej przygotowani. W momencie obecnym konieczną jest zatem jaknajdalej idąca karność organizacyjna, bezwarunkowe wstrzymanie się od wszelkich samorzutnych projektów. poczynań i kombinacyj, łagodzenie wszelkich waśni, sporów i krytyki, słowem: spokój, karność i solidarność.

W imię ogólnego dobra wzywamy wszystkich kolegów do podporządkowania się tym wskazówkom.

Projekt Rozporządzenia Rady Ministrów

o należnościach drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie.

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116 poz. 924) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie niniejsze normuje należności drużyn parowozowych za czas służby na parowozach na P. K. P. normalnotowych i górno-śląskich wązkotorowych.

§ 2. Drużyny parowozowe otrzymują z powodu wydatków, poniesionych podczas pełnienia służby na parowozie, zamiast djet i kosztów podróży, następujące należności:

a) godzinowe,
b) kilometrowe.

§ 3. Należności godzinowe dla kolei normalno-torowych i górnośląskich wązkotorowych ustala się jak następuje:

A. Za czas, spędzony w drodze na parowozie:
dla maszynisty . . . . . 28 gr. za godzinę
dla pomocnika maszynisty . 21 gr. za godzinę
dla palacza (trzeciaka) . . 18 gr. za godzinę
B. za czas przetaczania parowozem:
dla maszynisty . . . . . 34 gr. za godzinę
dla pom. maszynisty i palacza 24 gr. za godznę

1) Godzinowe, wymienione w punkcie A) wypłaca się za cały czas, spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę, według norm ustalonych ogólnemi przepisami i dostosowanych do lokalnych warunków, aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej.

2) W tym samym wymiarze (punkt A) otrzymują godzinowe:

a) Drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja);

b) Drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy.

3) Należności godzinowe (punkt A), zmniejszone o 50 proc. otrzymują drużyny:

a) za czas obsługi specjalnych parowozów w rezerwie i pogotowiu, wyznaczonych przez Dyrekcję w poszczególnych parowozowniach głównych, oraz za nadwyżkę czasu pobytu w parowozowni zwrotnej ponad 6 godzin, licząc ten czas od chwili przyjazdu pociągu (parowozu) do stacji zwrotnej.

b) jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego, celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po ukończeniu służby.

Za czas pobytu w parowozowni zwrotnej poniżej 6 godzin oraz za pierwsze 6 godzin pobytu godzinowe nie zalicza się.

4) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują godzinowe w wymiarze przewidzianym dla pomocników maszynistów.

Palacze wagonów ogrzewczych, zajęci w drodze przy pociągach, otrzymują godzinowe w wymiarze, przewidzianym dla palacza parowozowego (trzeciaka).

Dozorcy pociągowi i smarownicy wagonowi za pracę w drodze przy pociągach otrzymują godzinowe w wymiarze, przewidzianym dla konduktora i hamulcowego.

5) Godzinowe wymienione w punkcie B) wypłaca się za czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Należności te zaliczać należy za przetaczanie, dokonywane na stacji macierzystej lub w obrębie torów warsztatowych, magazynowych i t. p., jakoteż na stacjach zamiejscowych.

6) Przetaczanie parowozem od pociągu, wykonywane podczas jazdy pociągami, zalicza się do czasu, spędzonego w drodze na parowozie, (punkt A).

7) Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe, o ile pociąg pracuje na stacji, lub między sąsiedniemi stacjami, jednego węzła, godzinowe według stawek pod B), o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje na linji, według stawek pod A).

8) Dyspotorzy parowozowni otrzymują za każdą godzinę pełnowartościowej pracy, wykonywanej w parowozowni połowę godzinowego, przewidzianego w punkcie B) dla maszynisty.

9) Przy obliczaniu godzinowego nie bierze się w rachubę pracy do 30 minut włącznie, zaś czas pracy powyżej 30 minut, liczy się za pełną godzinę.

§ 4. Należności kilometrowe dla kolei normalnotorowych i wązkotorowych górnośląskich, ustala się **za każde 10 kilometrów** przejechanych, jak następuje:

	POCIĄGAMI: a towarowemi	b osobowemi, mieszanemi i pośp.
dla maszynisty	40 gr.	26 gr.
dla pom. maszynisty	30 gr.	20 gr.
dla palacza (trzeciaka)		16 gr.

Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek kilometrowego, przewidzianych za przejazd pociągami osobowemi.

§ 5. Za przejechane kilometry przy pociągach gospodarczych na linji, oraz w wypadkach, przewidzianych w § 3 ustęp 2-a (b) i ustęp 6 niniejszego rozporządzenia, otrzymują drużyny kilometrowe według stawek pod a lub b według rodzaju wykonywania pracy.

UWAGA: Przebieg kilometrów przy przetączaniu parowozem pociągowym oblicza się w ten sposób, że jedną godzinę pracy przetokowej uważa się za 5 km. przebiegu pociągiem towarowym.

2) Drużyny na parowozach popychających, otrzymują kilometrowe w podwójnym wymiarze. Za powrót parowozu luzem, po uskutecznionem popychaniu wypłaca się kilometrowe w pojedyńczym wymiarze.

3) Maszyniści wagonów motorowych otrzymują kilometrowe w wymiarze, przewidzianym dla pomocnika maszynisty.

Palacze wagonów ogrzewczych zajęci w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze, przewidzianym dla palacza parowozego (trzeciaka).

Dozorcy i smarownicy pociągowi w drodze przy pociągach otrzymują kilometrowe w wymiarze przewidzianym dla konduktora.

§ 6. Drużyny parowozowe, zatrudnione na linjach normalno-torowych w okręgu Dyrekcji K. P. w Katowicach, o ile obsługują pociągi, kursujące wyłącznie w okręgu tej Dyrekcji otrzymują za przejazd temi pociągami należności kilometrowe zwiększone o 20 proc.

Postanowienie to nie dotyczy drużyn parowozowych zatrudnionych na linjach wązkotorowych górnośląskich.

§ 7. W razie przejazdu w jednym miesiący kalendarzowym więcej niż 2,100 km. pociągami towarowemi lub 3,200 km. pociągami osobowemi mieszanemi lub pośpiesznemi drużyny parowozowe otrzymują za nadwyżkę kilometrów ponad tę ilość kilometrowe, wymienione w § 4 zwiększone o 25 proc.

Palacze wagonów ogrzewczych dozorcy i smarownicy pociągowi otrzymują zwiększone o 25 proc. kilometrowe za nadwyżkę przejazdu ponad 5.000 km. pociągami osobowemi lub pośpiesznemi w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego.

§ 8. Drużyny parowozowe delegowane poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin) otrzymują oprócz należności godzinowych i kilometrowych za czas służby na parowozie za pierwsze 14 dni pobytu na innej stacji, licząc od dnia wyjazdu, aż do chwili powrotu do siedziby służbowej 30 proc. djet normalnych.

Po 14 dniach pobytu w tej samej miejscowości zmniejsza się ten wymiar o 25 proc. djet normalnych. Przy delegacjach poniżej 3 dni djet nie zalicza się.

§ 9. Na kolejach wązkotorowych tak otwartych dla użytku publicznego, jak i znaczenia drugorzędnego (gospodarczych), z wyjątkiem kolei górnośląskich ustala się dla drużyn parowozych, zamiast należności godzinowo-kilometrowych dodatek obliczony na podstawie wykonanych wagono-kilometrów ładownych.

Za zasadniczą stawkę przyjmuje się opłata za jeden przewieziony wagon ładowny z odległości 5 km.

Stawkę za przewiezienie wagonu z dalszych odległośąi zwiększa się strefami od 5 do 15 km., dodając na każdą strefę 50 proc. zasadniczej stawki.

Przewóz wagonów próżnych i praca przetokowa objęta jest stawkami za przewóz wagonów ładownych, wobec czego praca ta nie podlega dodatkowej opłacie.

Za wagon osobowy z podróżnymi lub wagon pocztowo-bagażowy opłaca się dodatek jak za wagon towarowy — ładowny.

Stawki dla poszczególnych kolei wązkotorowych ustali Minister Kolei.

§ 10. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na wszystkich Polskich Kolejach Paóstwowych, oraz na kolejach na obszarze w. m. Gdańska, z tem, że należności, ustalone w niniejszem rozporządzeniu w groszach, przelicza się odnośnie drużyn parowozowych, mających stałą siedzibę na obszarze w. m. Gdańska i zatrudnionych wyłącznie na tym terenie, według stosunku 1 gr. równy 1 fen. gd.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie przepisy w przedmiocie objętym niniejszem rozporządzeniem.

§ 11. Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 lutego 1926 roku.

Memorjał w sprawie godzinowo-kilometrowego.

Do

MINISTERJUM KOLEI.

W odpowiedzi na doręczony w dniu 29 stycznia 1926 r. „Projekt Rozporządzenia Rady Ministrów o należnościach drużyn parowozowych za czas, spędzony w służbie na parowozie", Prezydjum Z. Z. M., oparte na uchwałach VI Walnego Zjazdu Delegatów z dnia 23 lipca 1925 r., oraz na uchwale Zarządu Głównego, powziętej na nadzwyczajnem plenarnem posiedzeniu w dniu 3 lutego 1926 r. składa imieniem Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce następujące oświadczenie:

1) Po zapoznaniu się z treścią tego projektu, skonstatowaliśmy, że projekt ten:

a) uniezależnia wysokość zarobków od zwrotu kosztów utrzymania;

b) obniża zarobki maszynistów za czas, spędzony w służbie na parowozie o 30 — 40 proc.

c) zawiera szereg innych postanowień, pogarszających wybitnie istniejący obecnie stan rzeczy.

Projekt ten nie nadaje się z punktu widzenia Z. Z. M. ani do przyjęcia, ani nawet i do dyskusji i musi być przez nas stanowczo odrzucony. Nie istnieją bowiem warunki, ani materjalne, ani też moralne, w których maszyniści mogliby ponieść tak znaczne ofiary, jakich żąda od nich Ministerstwo Kolei.

Położenie materjalne pracowników państwowych jest w najwyższym stopniu niekorzystne, a nawet wprost katastrofalne. Pobory tych pracowników, tak zasadnicze, jak też i dodatkowe, nie przedstawiają w chwili obecnej nawet 50 proc, swojej efektywnej wartości z czasu, w którym zostały pracownikom przyznane. — Bardzo wybitny wzrost drożyzny, spowodowany najpierw przejściem od waluty markowej do waluty złotowej, następnie zaś spadkiem tej ostatniej, nie został uwzględniony w sposób należyty w wysokości mnożnej uposażeniowej. W grudniu roku ubiegłego zażądano od pracowników ponownych ciężkich ofiar i przerzucono na nich w sposób notoryczne znany cały ciężar sanacji finansowej. Wszystko to doprowadziło do kompletnej pauperyzacji pracowników państwowych, stawiając ich w położeniu, w którem już dalsze ofiary materjalne są niemożliwe.

Wszystko to dotknęło w niemniejszym stopniu także i maszynistów kolejowych, chociaż pobierają oni oprócz poborów zasadniczych, także i pobory dodatkowe w formie M. K. znanej. Pobory te, stanowiące rekompensatę za zwiększone wydatki, spowodowane charakterem i warunkami służby maszynistów, za zwiększoną odpowiedzialność karno-sądową, karno dyscyplinarną oraz materjalną, za konieczność bardzo intensywnego odnawiania zużytych w ciężkiej służbie sił, a wreszcie za wysokie ryzyko życia i zdrowia — nie są nadmierne, ani nawet wystarczające. Wbrew rozpowszechnianym tu i owdzie twierdzeniom zmuszeni jesteśmy z całym naciskiem zaznaczyć, że maszyniści kolejowi w olbrzymiej większości wypadków nie posiadają nic, ponadto, co jest niezbędnie koniecznem dla zaspokojenia najprymitywniejszych potrzeb ludzkich. Za pojedyńcze wypadki wyższych zarobków, spowodowane zasadniczemi błędami w obowiązującym obecnie systemie wynagrodzenia oraz uzyskiwaną przez niektóre uprzywilejowane jednostki rekordową ilością godzin i kilometrów ogół maszynistów odpowiedzialności wziąć nie może. Przyznajemy wprawdzie, iż istnieje wiele kategoryj pracowników państwowych, których zarobki są jeszcze mniejsze, aniżeli zarobki maszynistów, z faktu jednak, iż kategorje te strącone zostały na dno nędzy, nie wynika naszem zdaniem bynajmniej, aby na tym dnie mieli się znaleźć wszyscy bez wyjątku. Skonstatować musimy zatem, iż nie mamy z czego ponieść żądanych od nas ofiar, a każda obniżka poborów byłaby dotkliwą krzywdą dla upośledzonych i wyniszczonych wojną, inflacją i sanacją pracowników.

Również atmosfera moralna w chwili obecnej jest taką, że o gotowości do ofiar wśród szerokich warstw uświadomionych pracowników mowy być nie może. Pracownicy zdają sobie zupełnie dokładnie sprawę z przyczyn obecnego ciężkiego położenia Państwa, które wywołane zostało systematyczną i konsekwentną polityką rabunkową, że strony klas posiadających, zwanych powszechnie sferami gospodarczemi. Sfery te przez długi czasokres nie płaciły Państwu podatków, korzystając z kredytów rządowych, spłacanych w zdeprecjonowanej walucie. W okresie sanacji nie spełniły należycie swoich obowiązków wobec Państwa, przez luksusowe spożycie towarów, zagranicznych, podkopały wartość pieniądza, nie zapłaciły podatków i w ten sposób stały się winne tego, iż położenie finansowe Państwa jest w chwili obecnej krytycznem. Mimo to jednak ciężar sanacji, przerzucony został, jak dotąd wyłącznie na barki pracowników państwowych, podczas gdy równocześnie winowajców zwolniono z obowiązku ponoszenia na rzecz Państwa ciążących na nich ustawowo świadczeń. Wydatki państwowe pokrywane są prawie wyłącznie przez podatki pośrednie, spoczywające oczywiście na barkach konsumenta, a jedynymi sumiennymi płatnikami podatków bezpośrednich są właśnie pracownicy państwowi i inni, żyjący z najemnej pracy, którym potrąca się podatek dochodowy z góry i w całości. Pracownikom kolejowym wiadomem jest ponadto, iż istniejące w budżecie przedsiębiorstwa kolejowego deficyty, spowodowane zostały traktowaniem tego przedsiębiorstwa, jako instytucji użyteczności publicznej (przewozy wojskowe, deficytowe taryfy dla podtrzymania eksportu), a przeprowadzanie obecnie oszczędności, przeznaczone są na załatanie w ogólnym budżecie państwowym tych niedoborów, które powstały przez sabotaż podatkowy ze strony sfer gospodarczych (podatek majątkowy). W tych warunkach o ofiarności wśród pracowników mowy być nie może.

2) Wobec powyższego Zawodowy Związek Maszynistów uważa, iż obecnie obowiązujący system wynagrodzenia oparty na Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. zmieniony być nie może. System ten nie zadawala naszego Związku, wobec czego rezerwujemy sobie prawo żądania ulepszenia tego systemu we właściwym czasie. Na zasadach obecnie obowiązującego systemu, gotowi jesteśmy do poczynienia pewnych ustępstw w interesie Państwa i Kolejnictwa. Ustępstwa te mogą być następujące:

a) zniesienie na stałe dodatkowego wynagrodzenia za nadliczbowe godziny i kilometry;

b) na okres trzymiesięczny: 1) zrzeczenie się żądania nieodzownej podwyżki zarobków, oraz uwzględnienia stosunków drożyźnianych, 2) zrzeczenie się żądania, aby mnożna stosowana od dnia 1 lipca 1925 r. do obliczania zarobków godzinowych i kilometrowych, a różniąca się o 2 gr. in minus do ogólnie obowiązującej mnożnej, została doprowadzona do wysokości, zgodnej z obowiązującem prawem, 3) zgoda na to, aby przez ten czasokres z poborów godzinowych i kilomerowych, obliczonych na zasadzie obecnie obowiązujących przepisów, potrącane było 6 proc. (sześć procent) na rzecz Skarbu Państwa.

Powyższe ustępstwa, łącznie z ustaleniem mnożnej, mającej zastosowanie także i do godzinowo-kilometrowego na 43 punkty przdstawiają się procentowo, jak następuje: Wskaźnik drożyźniany za styczeń 11,21 proc., obniżka mnożnej dla godzinowo-kilometrowego o 2 punkty 4 proc., 6 proc. ofiary na rzecz Skarbu, czyni, łącznie zgórą 21 proc. Jeżeli zgoda na usunięcie dodatkowego wynagrodzenia za nadliczbowe godziny i kilometry oceniona zostanie tylko na 4 proc., co dalekie jest od rzeczywistości, wówczas żądana przez Pana Ministra 25 proc. obniżka będzie w ten sposób wyczerpana. Co do owych 6 proc. Z. Z. M. jest przekonany, że ten procent, który uznany został za wystarczającą ofiarę na rzecz Skarbu przez pp. Posłów, Senatorów i Ministrów, jest jedynie słusznym i sprawiedliwym, oraz, że nikt, kto nie poniósł większych ofiar na rzecz Skarbu Państwa, nie może się domagać wyjątkowej ofiarności od maszynistów.

3) Powyżej w punkcie 2) wyliczone ustępstwa są ustępstwami maksymalnemi ze strony Związku. Prezydjum Z. Z. M. poczuwa się do obowiązku zaznaczyć, iż ustępstwa te musiałyby być wprost wymuszone na członkach Zarządu Gł., a stanowisko Prezydjum spotkało się z powszechnem potępieniem ze strony członków Związku. Wobec czego uważamy, iż wszelkie dalsze ofiary, poza określonemi w punkcie 2), mogą być maszynistom tylko siłą narzucone. Na wypadek, gdyby M. K. zdecydowało się na taki krok, Prezydjum Związku zrzuca z siebie odpowiedzialność za wszelkie następstwa, któreby z tego wyniknąć musiały. Zmuszeni jesteśmy wyraźnie zaznaczyć, iż oburzone masy maszynistów, szykanowane od lat karami, odszkodowaniami, odbieraniem etatów, wstrzymywaniem awansów, karami za przepał itp., a wreszcie niepokojone ustawicznie groźbą obniżki swoich poborów, zmuszone byłyby przerwać pracę. Okoliczność ta nawet chociażby odbywała się w najkorzystniejszych dla Rządu warunkach, spowoduje niewątpliwie straty, przewyższające wielokrotnie te oszczędności, jakie spodziewa się uzyskać M. K. przez obniżkę poborów maszynistów.

Sekretarz Zw.: *Siadak.* Prezes Zw.: *Majlich.*

Obciąć pobory p. Michalskiemu!

P. poseł dr. Jerzy Michalski, b. minister Skarbu, członek klubu chrześcijańsko-narodowego i znany specjalista prawicowy od przedsiębiorstw państwowych, wynalazca sławnej „żelaznej miotły" redukcyjnej, zajął się, jak wiadomo, poborami maszynistów kolejowych. Brak mu było wprawdzie zupełnie jakiegokolwiek doświadczenia w sprawach kolejowych, nieorjentował się w pracy maszynistów, ale według szczytnych napozór zasad redukcji i żelaznej miotły, uznał pobory maszynistów za wygórowane, a nawet zaproponował i przeprowadził w Sejmie rezolucję, w myśl której pobory maszynistów winny być zmniejszone o 50 proc. Wywodami i argumentami p. Michalskiego zajmowaliśmy się już wielokrotnie i wykazaliśmy ich zupełną bezpodstawność. Zdawaliśmy sobie sprawę z tego, iż p. Michalski mówił o maszynistach z taką kompetencją, z jaką mówić może ślepy o kolorach. Za podstawę do jego wniosków, posłużyło sprawozdanie Najwyższej Izby Kontroli, absurdalne w swoich założe-

niach i wprost śmieszne w swoich konkluzjach. Kompletną bezsensowność rozumowania N. I. K., która uważa, iż ten maszynista pracuje intensywniej, który jedzie prędzej— wykazaliśmy w jednym z ostatnich numerów „Maszynisty".

Błąd p. Michalskiego był zatem po części usprawiedliwiony. Jednakowoż nie przypuszczaliśmy, iż p. Michalski starym zwyczajem widział źdźbło w oku drugiego, a we własnem belki dojrzeć nie mógł. Robił zatem krzyk i wywijał żelazną miotłą nad głowami maszynistów, nie wspomniał zaś ani jednem słowem o własnej osobie. Bo oto z dzienników dowiadujemy się, że p. Michalski należy do t. zw. „dostojnych emerytów", którzy stoją wcale nie źle. P. Michalski, jako emerytowany dyrektor Polskiego Banku Krajowego, pobiera z tej instytucji, która jest własnością Rządu, emeryturę w sumie około 1000 (tysiąca) złotych. Ponadto p. Michalski, jako poseł, pobiera uposażenie podsekretarza Stanu, mniej więcej również 1000 (tysiąc) złotych.

Nie koniec na tem. P. Michalski jest członkiem Rady Banku Zachodniego, oraz szeregu Spółek akcyjnych, a wiadomo, iż tacy dygnitarze pobierają olbrzymie tantjemy i remuneracje. P. Michalskiemu powodzi się zatem doskonale. W zasadzie nie mamy i nie możemy mieć nic przeciwko temu. Nigdy bowiem nie napadaliśmy na nikogo z tytułu wysokości jego zarobków. Skoro jednak p. Michalski tak bardzo dba o oszczędności w wydatkach państwowych, skoro z gorliwością niebywałą zajął się maszynistami, którzy w porównaniu do jego królewskich apanaży są nędzarzami, zmuszonymi w dodatku swoje parę złotych w pocie czoła zdobywać, podczas gdy jemu owe pieczone gołąbki wpadają do kieszeni bez trudu i wysiłków, musimy zawołać głosem wielkim: *Puścić w ruch żelazną miotłę! Obciąć pobory p. Michalskiemu, bo ich ma zadużo, więcej, niż 5 wojewodów i 10 starostów razem wziętych!*

Najsmutniejszem jednak w całej tej historji jest to, iż okazuje się z niej nie po raz pierwszy, jak mało kompetencji i jak mało moralnego prawa mają niektórzy pp. posłowie do występowania w imieniu dobra Państwa. Z zakresu swoich rozważań i propozycyj wykluczają zawsze siebie samych. Dyktują prawa dla innych, innym nakazują poświęcenie i oszczędności, na innych szczują opinję publiczną. Sami jednak stojąc poza, czy ponad prawem, umieją niezgorzej, a nawet o wiele lepiej i bezpieczniej od wszystkich innych, bo bezkarnie, „doić" krowę Rządową na wszystkie strony. Pytamy: Jakiem prawem wynagradzany po królewsku dostojnik, nie wahający się czerpać ze Skarbu Państwa podwójnego uposażenia, może domagać się obcinania głodowych poborów ludzi pracy, funkcjonarjuszów państwowych? Gdzie znaleźć uzasadnienie moralne dla jego wystąpień? Pośród pokaźnej liczby „ojców Ojczyzny", którzy podnieśli rękę za wnioskiem p. Michalskiego, wielu jest jemu podobnych, wielu porasta w pierze, zbija majątki, rzempoli w Zakopanem na pustych flaszkach od szampana. A żaden z takich właśnie nie zawaha się żądać ofiar od szerokich i zgłodniałych rzesz nędzarzy. Ale ci nędzarze dziś już na szczęście wiedzą, co sądzić o tem wszystkiem, już zdążyli sobie wyrobić sąd o suwerenach, którzy ślubowali uroczyście dbać o dobro Państwa, jako całości, a dbają wyłącznie o własne kieszenie. Może przyjdzie niedługo czas i chwila, w której społeczeństwo przypomni to wszystko pp. suwerenom!

STANISŁAW STASZYC

1826—1926 r.

W dn. 28 stycznia r. b. upłynęło sto lat od zgonu księdza Stanisława Staszyca. Postać ta nie jest tak znaną ogółowi, jak na to zasłużyła. Stało się to skutkiem niewoli i prądów, jakie w narodzie nurtowały. W dobie obecnej budowy państwowości, koniecznem jest zapoznanie się z jego twórczością — stale aktualną. Dlatego też kreślimy pokrótce sylwetkę tego człowieka.

Ksiądz Stanisław Staszyc, minister stanu, prezes tow. naukowego i wybitny uczony, urodził się w Pile w 1755 roku. Ojciec, burmistrz miasta Piły, widząc chęci i zdolności syna, dał mu staranne wychowanie, kształcąc go w kraju i zagranicą.

Po powrocie do kraju, nie mógł zużytkować nabytej wiedzy, gdyż cały szereg stanowisk był dla niego, jako mieszczanina, niedostępny.

Zmuszony do odsunięcia się od życia społecznego, oddaje się z wielkim zapałem pogłębianiu swojej wiedzy i pracy pedagogicznej.

Pracę literacką zapoczątkował cennem dziełem „Uwagi nad życiem Jana Zamoyskiego". Następnie napisał dwa kapitalne dzieła: „Przestrogi dla Polski" i „O skutecznym rad sposobie". Na przebieg obrad Sejmu Czteroletniego starał się wywrzeć wpływ jaknajwiększy, pracując wespół z Kołłątajem, wkładając w tok prac całą zdobytą wiedzę i gorące serce. Powstałe na początku dziewiętnastego wieku Towarzystwo Przyjaciół Nauk w Warszawie powołuje go do swego grona. Staszyc nie szczędzi sił i grosza; ofiarował Towarzystwu bardzo bogaty księgozbiór, wszelkie pomoce naukowe, nadewszystko zaś siedzibę, która dziś po odnowieniu po rabunku, dokonanym przez Moskali, jest jednym z najpiękniejszych domów Warszawy.

W trosce o dobro ludu, zakupuje od rządu austrjackiego ogromne dobra Hrubieszowskie i ofiarowuje je tamtejszym włościanom, tworząc fundacje Hrubieszewskiego Towarzystwa Rolniczego.

Staszyc był jednym z mężów opatrznościowych w najokropniejszych czasach naszej historji.

Jest uosobieniem tragizmu tych lepszych i światlejszych jednostek, które rozumiały rozpaczliwe położenie kraju, a nie mogły nic zdziałać wobec tonącej w bezczynności i dążącej w zaślepieniu ku przepaści—większości narodu.

Wielkie idee Staszyca nie straciły i dziś jeszcze na swej aktualności i nie powinny pozostawać w zapomnieniu lecz znaleźć jaknajwiększe zrozumienie i rozpowszechnienie w naszem społeczeństwie.

Z życia związkowego.

BYDGOSZCZ.

Walne Zebranie Koła. W dn. 20 stycznia r. b. odbyło się Walne Zebranie miejscowego Koła Z. Z. M. Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczył prezes Związku kol. Majlich. Zebrani uchwalili jednomyślnie wyrazić podziękowanie Prezydjum za dotychczasowe zabiegi i prace dla dobra maszynisty, oraz życzą Prezydjum dalszej owocnej pracy, zaznaczając jednocześnie, iż podporządkują się wszelkim zarządzeniom i zgodnie je poprą.

W uchwalonej rezolucji poruszano między innemi następujące sprawy: przyznanie umundurowania, w myśl rozporządzeń M. K., przywrócenie zaliczenia służby rok za półtora, utrzymanie w dotychczasowej wysokości poborów ubocznych, przemianowanie dyżurnych na dyspozytorów.

POZNAŃ.

Walne Zebranie Koła. Dn. 25 stycznia r. b. odbyło się Walne Zebranie miejscowego Koła Z. Z. M. Z ramienia Zarządu Głównego uczestniczył sekretarz Związku kol. Siadak.

Posiedzenie zagaił prezes Koła, kol. Doliński, który na wstępie przywitał przedstawiciela Prezydjum, poczem

przedstawił szczegółowo działalność Zarządu Koła. Sekretarz, kol. Suchanke i skarbnik, kol. Przykucki, zdali sprawozdanie ze swej działalności, poczem Komisja Rewizyjna, po sprawdzeniu ksiąg kasowych i sekretarjatu, przedstawiła wniosek o udzielenie absolutorjum i pochwały ustępującemu Zarządowi za niestrudzoną i owocną pracę. Przystąpiono do wyboru nowego Zarządu który ukonstytuował się następująco: Prezes: kolega Antczak Stanisław, Wicepres: Tomaszewski Franciszek, Skarbnik: Bilak Wincenty. W skład Komisji Rewizyjnej weszli kol.: Perek, Wilczewski i Serwański.

Referat o obecnej sytuacj politycznej i gospodarczej, tudzież o obecnym stanie spraw i postulatów maszynistów wygłosił referent kol. Siadak.

Mówca scharakteryzował dotychczasową pracę Związku w obronie praw i interesów maszynistów, oraz dał wytyczne przyszłej pracy Głównego Zarządu podkreślając specjalnie unicestwienie zamierzonej przez Rząd redukcji poborów ubocznych.

Po obszernej dyskusji uchwalono jednomyślnie rezolucję, w której zebrani akceptują poczynania Zarządu Głównego, i wyrażają uznanie dla dotychczasowej pracy i w przyszłości podporządkują się wszystkim rozporządzeniom Prezydjum.

LESZNO.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem rocznem zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Lesznie dnia 23 stycznia r. b. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Marcinkowski Stanisław; Wiceprezes: Handke Franciszek; Sekretarz: Pachura Stanisław; Zast. Sekretarza: Kochanowski Józef; Skarbnik: Appelbaum Karol. Komisja Rewizyjna: Handzlik Stanisław i Ratajczyk Jan.

WOŁKOWYSK.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Wołkowysku, dnia 21 stycznia r. b. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Rajchert Feliks; Sekretarz: Rahm Aleksander; Skarbnik: Bakinowski Karol. Komisja Rewizyjna: Cwikowski Leonard, Mickiewicz Stanisław i Burda Bronisław.

TARNOWSKIE GÓRY.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnem zebraniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Tarnowskich Górach, dnia 12 stycznia r. b. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Głombik Jan; Tarnowskie Góry, ul. Kościuszki 1; Wiceprezes: Czempik Henryk; Skarbnik: Janik Piotr. Parowozownia kolejowa.

KOLUSZKI.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnym zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Koluszkach, dnia 8 stycznia 1926 roku wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w następującym składzie: Prezes Pierzgalski Aleksander; Wiceprezes Rosiak Józef; Sekretarz i Skarbnik Starzyński Ryszard.

ŁÓDŹ - KALISKA.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnym zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Łodzi-Kaliskiej wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes: Drążkiewicz Juljan; Wiceprezes: Zakrzewski Aleksander; Sekretarz: Ryk Alfons; Skarbnik: Kępczyński Tomasz. Komisja rewizyjna: Cegłowski Bolesław; Gurnatowski Wacław; na zastępców: Donzbach Wacław i Staniszewski Stanisław.

IŁOWO.

Nowy Zarząd Koła miejscowego. Na walnym zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w Iłowie, dnia 13-go stycznia 1926 r. wybrano Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes Zajc Aleksander; Wiceprezes: Groszkowski Anastazy; Sekretarz: Kowalewski Adam; Zastępca Sekretarza: Sobolewski Stanisław; Skarbnik Kuć Aleksander. Komisja rewizyjna: Galicki Stanisław, Kamiński Walenty i Litz Romuald.

LWÓW.

Nowy Zarząd Okręgowy. Na walnym zjeździe Okręgowym Z. Z. M. we Lwowie, dnia 30 stycznia 1926 r. wybrano Zarząd Okręgowy Z. Z. M. w składzie następującym: Prezes Kuczkowski Karol; Sekretarz: Świtalski Juljan; Skarbnik: Dochnalek Edward. Komisja rewizyjna: Heber Gustaw, Krzyżewski Bronisław i Otto Jan.

KRONIKA.

WARSZAWA.

O niewłaściwe formowanie pociągów. Zarząd Warszawskiego Okręgu Z. Z. M. zwracał się już niejednokrotnie do właściwych władz w sprawie praktykowanego w Dyr. warszawskiej niewłaściwego sposobu formowania pociągów. W pociągach towarowych mianowicie umieszcza się niejednokrotnie wagon służbowy na końcu pociągu.

Takie złożenie pociągu sprzeciwia się obowiązującym w tej mierze przepisom, amianowicie: Art. 15 p. 1, 2 i 7, Art. 19 p. 2 i 5, Art. 21 p. 3, Art. 24 p. 4, 6, 7, 9 i Art. 35 p. 6. Przepisów ruchu. Rezultatem takiego składania pociągów są liczne i nader groźne dla bezpieczeństwa ruchu utrudnienia dla drużyny parowozowej. Maszynista nie ma możności porozumienia się z kierownikiem pociągu, nie dostaje od niego sygnałów, a nawet nie może być nigdy pewnym, czy kierownik wogóle znajduje się w pociągu. Maszynista rusza wyłącznie na znak semaforu wyjazdowego, oczywiście wbrew przepisom. Scisłe stosowanie się do przepisów, wywołałoby bowiem systematyczne i znaczne opóźnianie pociągu na każdym postoju.

Zarząd Okręgowy podkreśla z naciskiem poważne niebezpieczeństwo, związane z takim sposobem formowania pociągów. Ponieważ dotychczasowe wystąpienia bezpośrednie nie odniosły skutku, przeto Zarząd Okręgowy zwraca się do miarodajnych czynników z wezwaniem, aby poleciły formować pociągi ściśle według obowiązujących instrukcyj.

JAROSŁAW.

Podziękowanie dla kol. Prezesa Majlicha i kol. Fichtla. Liczne grono kolegów naszego Koła znalazło się w bardzo przykrych warunkach mieszkaniowych, z powodu zarządzonej przez władze wojskowe eksmisji z koszar im. Piłsudskiego.

Położenie było tem bardziej rozpaczliwe, że nowe budynki nie są dotychczas wykończone.

Powiadomieni o tem kol. Prezes Związku, Majlich i kol. prez. Okręgu Lwów, Fichtel, gorąco zajęli się tą sprawą, uwieńczoną dzięki ich staraniom, pomyślnym zakończeniem.

Zarząd Koła śpieszy wyrazić tą drogą w imieniu wszystkich kolegów serdeczne podziękowanie.

Redukcja pociągów dalekobieżnych. Zapowiedziana przez p. Ministra na konferencji ze związkami redukcja ilości pociągów osobowych, zwłaszcza dalekobieżnych, została już postanowiona i poczęści nawet wykonana.

Dnia 7-go b. m. odbyła się w Ministerstwie Kolei, w departamencie eksploatacyjnym konferencja delegatów wszystkich Dyrekcyj kolejowych pod przewodnictwem dyrektora departamentu eksploatacyjnego, inż. W. Czapskiego.

Konferencja ta ustaliła, jakie pociągi będą mogły być zniesione jeszcze w obecnym sezonie zimowym, ze względu na małą frekwencję pasażerów ,wskutek czego uzyska się oszczędności w dziale eksplotacji kolei, bez naruszenia interesu i wygody pasażerów.

Prócz tego na konferencji zostanie opracowany plan zmniejszenia liczby pociągów w nowym rozkładzie jazdy, począwszy od 15 maja r. b.

Zarządzenia te są częścią akcji oszczędnościowej, przeprowadzonej obecnie we wszystkich działach gospodarki kolejowej.

Nie wiadomo narazie, jakie rozmiary przyjmie ta redukcja. Pewnem jest tylko, iż spowoduje ona, niestety, zmniejszenie zapotrzebowania drużyn parowozowych i pociągnie za sobą konieczność użycia części kolegów do pracy w warsztatach.

OD KOMITETU ORGANIZACYJNEGO OBCHODU 50-lecia WYBUDOWANIA b. DR. Ż. NADWIŚLAŃSKIEJ

otrzymaliśmy następującą odezwę:

W roku bieżącym upływa 50 lat od wybudowania b. Dr. Ż. Nadwiślańskiej.

Niewielka stosunkowo garstka kolegów pozostała z tych pracowników, którzy swoją kolejową pracę zaczęli na prywatnej b. Dr. Ż. Nadwiślańskiej, część tych pracowników jest już na emeryturze.

Powstała myśl obchodu 50-lecia budowy b. Dr. Ż. Nadwiślańskiej i jednocześnie zainicjowano urządzić zjazd wspomnianych wyżej kolegów, nie bacząc na zajmowane stanowisko czynne, lub emerytalne i dlatego też koniecznem jest, aby koledzy jaknajśpieszniej zechcieli nadesłać pod niżej wskazanym adresem swoje imiona, nazwiska, dokładny adres, rok postąpienia na prywatną b. Dr. Ż. Nadwiślańską, swoje zapatrywania, co do miejsca zjazdu i wnioski, co do uświetnienia uroczystości.

Uprasza się kolegów związkowców niniejszą odezwę ogłosić na walnych zebraniach.

Za Komitet Organizacyjny:

(—) *Konstanty Zagórski.*

Adres: Lublin, — Foksal Nr. 51 m. 2.

KOMUNIKAT.

Zarząd Warszawskiego Okręgu Z. Z. M. zawiadamia członków Kół miejscowych Okręgu Warszawskiego, iż, zgodnie z uchwałą Zjazdu Okręgowego z dnia 7 lutego r.b. na przyszłość nie będzie przyjmował i załatwiał spraw tych członków, którzy zgłoszą się bez zaświadczenia Zarządu właściwego Koła. Zarząd donosi, iż od chwili ukazania się komunikatu niniejszego w „Maszyniście", będzie się stosował do tego postanowienia bezwzględnie. Wobec czego przyjazdy do Warszawy, bez wspomnianych zaświadczeń, są bezcelowe.

Sekretarz Okr. (—) *Jaworski.* Prezes Okr. (—) *Borkowski.*

ZAMIANA.

Dyspozytor parowozowni kolei wązkotorowej Miechów — Działoszyce, Franciszek Kramarczyk, proponuje kolegom maszynistom pociągowym parowozowni Strzemieszyce, Dyr. Radomskiej, lub Sosnowiec, ewentualnie Piotrków — Dyrekcji Warszawskiej, zamianę na stanowisko. Kolegów, którzyby reflektowali na powyższą propozycję, prosi o listowne porozumienie się.

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie męża i ojca naszego, Sylwestra Wyżykowskiego, maszynisty P. K. P., parowozowni Sędziszów kielecki, zmarłego śmiercią tragiczną w dn. 16 stycznia r. b., w szczególności zaś pp. Banaśkiewiczowi, Żebrowi i Stanikowskiemu za okazanie szczerej pomocy w tak smutnych chwilach, oraz wszystkim kolegom i znajomym zmarłego, składa z głębi zbolałego serca „Bóg zapłać".

Żona z dziećmi.

Spółdzielnia Maszynistów Kolejowych i kandydatów na Maszynistów dla Budowy Domu Wypoczynkowego w Jastrzębiu — Zdroju.

W dn. 28 lutego r. b. o godz. 10-ej odbędzie się w Katowicach, w Grand Restauracji, ul. Kościuszki 38, Walny Zjazd członków Spółdzielni Maszynistów Kolejowych i kandydatów na maszynistów, dla budowy Domu Wypoczynkowego w Jastrzębiu - Zdrój z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie i odczytanie protokułu.
2) Sprawozdanie Zarządu i Rady Nadzorczej.
3) Dyskusja i udzielenie absolutorjum Zarządowi.
4) Uchwała podziału zysku.
5) Przyjęcie projektu budowy i sprawa ulokowania kapitału.
6) Wybór uzupełniający Rady Nadzorczej.
7) Wnioski.
8) Zakończenie.

Wnioski członków powinny być na 14 dni przed Walnym Zjazdem wbiurze Okręgowem Z. Z. M. w Tarnowskich Górach, ul. Powstańców 26, złożone.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

Zarząd Spółdzielni Budowy Sanatorjum

Sekretarz: *E. Janus.* Prezes: *A. Kolloch.*

BILANS

Spółdzielni Maszynistów Kolejowych i kandydatów na Maszynistów dla Budowy Domu Wypoczynkowego w Jastrzębiu-Zdroju.

Bilans w dniu 31 grudnia 1925 roku.

STAN CZYNNY.		STAN BIERNY.	
1. Gotówka	zł. 2.459,97	1. Kapitał udziałowy do 31.12.25 r. wpłacono	zł. 8.935,—
2. Bank Przemysłowc.	„ 3.371,50	2. Fundusz rezerwowy specjalny:	
3. P. K. O.	„ 3.295,52	a) tyt. darowizn 1.500,—	
4. Nieruchomość (plac pod budowę)	„ 1.611,35	b) tyt. wstępne 935,—	2.435,—
	zł. 10.738,34		
5. Strata	„ 631,66		
	zł. 11.370,—		zł. 11.370

Rachunek zysków i strat dnia 31 grudnia 1925 roku.

WN.		MA.	
1. Koszta administrac.	zł. 641,03	1. Rachunek odsetek	zł. 9,37
		2. Strata	„ 631,66
	zł. 641,03		zł. 641,03

Ilostan członków.

Liczba członków w dniu 31 grudnia 1925 r. — 187.

W ciągu roku zmiany przez wystąpienie nie było.

Dnia 31 grudnia 1925 r. posiadała Spółdzielnia 187 członków z 189 udziałami.

Suma kapitału udziałowego wynosi więc . . . . 56.700 zł.

Suma dodatkowa wynosi w/g. paragrafu 4 statut . . . . 113.400 „

Tarn. Góry, dnia 1.I. 1926 r.

Sekretarz: (—) *Janus.* Skarbnik: (—) *Walusz.* Prezes (—) *A. Kolloch.*

Rada Nadzorcza:

(—) *Sobczak, Franke, Krzystolik, Gacka, Krawiec.*

Wydawca: Zw. Zaw. Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki, Warszawa, Warecka 15.